

T S1/7/ALL FROM 347

1/7/2 (Item 1 from file: 347)
DIALOG(R) File 347:JAPIO
(c) 2003 JPO & JAPIO. All rts. reserv.

06190551 **Image available**
COOLING SYSTEM OF PISTON FOR INTERNAL COMBUSTION ENGINE

PUB. NO.: 11-132101 [JP 11132101 A]
PUBLISHED: May 18, 1999 (19990518)
INVENTOR(s): IWAKATA KEISAKU
APPLICANT(s): KOMATSU LTD
APPL. NO.: 09-312810 [JP 97312810]
FILED: October 29, 1997 (19971029)

ABSTRACT

PROBLEM TO BE SOLVED: To increase capturing efficiency of cooling oil, and reduce a cooling oil quantity by arranging a cooling oil passage inside a piston between a cooling oil introducing part of a cooling cavity and a cooling nozzle, and arranging a hole to cool the combustion chamber reverse of the piston in the vicinity of the combustion chamber reverse of the piston midway of the passage.

SOLUTION: A cooling cavity 10 to cool a piston 1 by injection oil injected from a cooling nozzle 60, is formed in the piston 1. A shaker gallery 10 cools an upper end surface of the piston 1, a combustion chamber 10b and a top ring groove 5. The shaker gallery 10 is composed of an annular cooling passage 12, an intake port 11 and a delivery port 13. A guide pipe 15 for a cooling oil passage 16 is arranged inside the piston 1. An injection oil hole 15c is bored in the vicinity of the combustion chamber reverse 4 under the intake port 11 of the shaker gallery 10 in an upper part of the guide pipe 15 so as to point to the combustion chamber reverse 4. Therefore, capturing efficiency of cooling oil is increased, and a sufficient flow rate can be secured, and a cooling oil quantity can be reduced.

COPYRIGHT: (C)1999,JPO

?

(19)日本国特許庁 (JP)

(12) 公開特許公報 (A)

(11)特許出願公開番号

特開平11-132101

(43)公開日 平成11年(1999)5月18日

(51)Int.Cl.*

F 02 F 3/22
F 01 M 1/06
1/08
F 01 P 3/08
3/10

識別記号

F I

F 02 F 3/22 A
F 01 M 1/06 C
1/08 B
F 01 P 3/08 C
3/10 A

審査請求 未請求 請求項の数 6 FD (全 7 頁) 最終頁に続く

(21)出願番号

特願平9-312810

(22)出願日

平成9年(1997)10月29日

(71)出願人 000001236

株式会社小松製作所

東京都港区赤坂二丁目3番6号

(72)発明者 岩片 敬策

栃木県小山市横倉新田400 株式会社小松
製作所小山工場内

(74)代理人 弁理士 橋爪 良彦

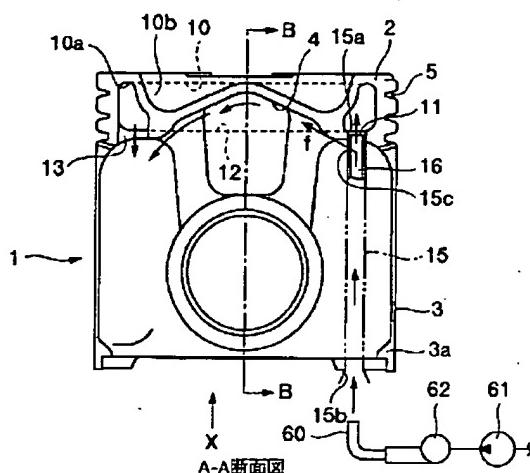
(54)【発明の名称】 内燃機関用ピストンの冷却装置

(57)【要約】

【課題】 高速、高出力エンジンの冷却空洞付きピストンで、熱負荷が苛酷な燃焼室を、クーリングノズルの噴油がコンロッドやピンボスに干渉することなく、ピストン裏面とシェーカギャラリに確実に噴射するようにして、少ない冷却油量で効率良く冷却できる内燃機関用ピストンの冷却装置を提供する。

【解決手段】 シェーカギャラリの冷却油導入部とクーリングノズルの間に冷却油用の通路を設け、かつ、この通路の途中にピストンの燃焼室裏面近傍にピストンの燃焼室裏面を冷却する穴を設けた構成とした。

第1実施例の側面断面図



【特許請求の範囲】

【請求項1】 内燃機関用ピストンの頂部が凹んだ燃焼室の外側に環状の冷却空洞を形成し、この冷却空洞にクーリングノズルから噴出された冷却油を取り入れる冷却油導入部を備えた内燃機関用ピストンの冷却構造において、冷却空洞の冷却油導入部とクーリングノズルとの間に、かつ、ピストンの内部に冷却油用の通路を設けるとともに、この通路の途中のピストンの燃焼室裏面近傍にピストンの燃焼室裏面を冷却する穴を設けたことを特徴とする内燃機関用ピストンの冷却装置。

【請求項2】 内燃機関用ピストンの頂部が凹んだ燃焼室の外側に環状の冷却空洞を形成し、この冷却空洞にクーリングノズルから噴出された冷却油を取り入れる冷却油導入部を備えた内燃機関用ピストンの冷却構造において、冷却空洞の冷却油導入部とクーリングノズル(a)との間に冷却空洞冷却油用の通路を、冷却空洞の下部壁とクーリングノズル(b)との間にピストンの燃焼室裏面冷却油用の通路とを設けたことを特徴とする内燃機関用ピストンの冷却装置。

【請求項3】 ピストンの下面視で、前記冷却空洞の冷却油導入部、および前記ピストンの燃焼室裏面冷却油用の通路の上端部を、ピストンのピン軸の長手方向の中心でピン軸に直交する線上近傍に位置させたことを特徴とする請求項1あるいは請求項2記載の内燃機関用ピストンの冷却装置。

【請求項4】 前記冷却用の通路はガイドパイプまたは鋸物の通路とすることを特徴とする請求項1、請求項2、あるいは請求項3のいずれか記載の内燃機関用ピストンの冷却装置。

【請求項5】 請求項4記載の内燃機関用ピストンの冷却装置において、ガイドパイプの一端は、冷却空洞の冷却油導入部の穴、あるいは冷却空洞の下部壁に設けられた受穴に挿入、あるいは圧入、あるいはねじ込み等の手段により支持されていることを特徴とする内燃機関用ピストンの冷却装置。

【請求項6】 前記冷却空洞はピストンのトップリングの内周側に位置することを特徴とする請求項1から請求項5記載のいずれかの内燃機関用ピストンの冷却装置。

【発明の詳細な説明】

【0001】

【発明の属する技術分野】本発明は、内燃機関用ピストンの冷却装置に係わり、特に、高速、高出力のディーゼルエンジンのピストンの冷却構造において、クーリングノズルからの冷却油を通路に導くことにより、冷却油の捕捉効率を上げて冷却油量を低減すると共に、この通路から直接ピストン裏面に冷却油を噴射し、ピストンの冷却性能を向上させた内燃機関用ピストンの冷却装置に関する。

【0002】

【従来の技術】従来、高出力のディーゼルエンジンで高

い耐熱・耐負荷性が要求されるピストンにおいては燃焼室のリム部、及び、ピストンリング溝部の温度上昇を抑制するため、ピストンの燃焼室の外側に冷却空洞を設け、クーリングノズルからオイルを前記冷却空洞に向けて噴射し、更に、燃焼室の温度上昇を抑制するために、別のクーリングノズルからオイルを燃焼室裏面に向けて噴射することは、周知の技術である。この技術によるピストンの冷却装置の構成について図8により説明する。シリンダーブロック71内にはピストン72が収納され、該ピストン72にはコンロッド73の上端部が連結ピン74により連結されている。このピストン72の頭部72aには後述するクーリングノズル78aから噴射されたオイルによりピストン72を冷却する冷却空洞75が形成されている。この冷却空洞75は、環状冷却通路75bと、該環状冷却通路75bにはばT字状に直交して連通される取入口75aと、該取入口75aから180度離隔した位置で同じく前記環状冷却通路75bとほぼT字状に連通される吐出口75cとにより構成されている。一方、シリンダーブロック71の下端寄りには、オイル供給手段としてのオイルポンプ76から圧送されたオイルをシリンダーブロック71内へ導くためのオイル供給通路77が形成され、そのクランク室R側の開口端には、クーリングノズル78a、78bからなる2口クーリングノズル78が取着されている。クーリングノズル78aは前記冷却空洞75の取入口75aに、クーリングノズル78bは燃焼室裏面75dに、それぞれ指向されている。

【0003】次に、前記のピストンの冷却装置の作動について図8により説明する。内燃機関が停止状態では、オイルポンプ76が停止されていて、クーリングノズル78a、78bからはオイル噴射は行われない。この状態で、内燃機関が起動されると、ピストン72が往復運動され、コンロッド73を介して図示しないクランクシャフトが回転される。また、オイルポンプ76も作動され、オイル供給通路77からクーリングノズル78a、78bへオイルが圧送される。クーリングノズル78aから取入口75aに噴射されたオイルは、左右に分流して環状冷却通路75bへ流入し、環状冷却通路75bの壁を冷却した後に吐出口75cからクランク室に放出される。一方、クーリングノズル78bから燃焼室裏面75dに噴射されたオイルは、燃焼室裏面75dを冷却した後にクランク室に放出される。このため、ピストン72はクーリングノズル78a、78bから噴射されたオイルにより冷却されることになる。

【0004】

【発明が解決しようとする課題】しかしながら、従来のピストンの冷却装置では次の問題点を有している。

(1) クーリングノズルから冷却対象のピストン裏面までは距離があるため、クーリングノズルからの噴油が拡がり、コンロッドやピンボスに干渉して直接ピストン裏

面を冷却することができなかった。

(2) クーリングノズルから冷却空洞の穴まで距離があるため、クーリングノズルからの噴油が拡がり、冷却油の捕捉効率が悪く、多量の噴油が必要であった。また、ピストンの上昇・下降により、クーリングノズルの噴射口の向きと冷却空洞の穴との関係が変化して、冷却油の捕捉効率が悪く、多量の噴油が必要であった。

(3) ピストン裏面と冷却空洞の穴を別々に狙うクーリングノズルを2個以上設ける必要があった。

【0005】本発明は上記従来の問題点に着目し、クーリングノズルからの噴油が、コンロッドやピンボスとの干渉による冷却位置の制約を受けずに、最も理想的な位置からピストン裏面と冷却空洞に確実に噴射するようにして、少ない冷却油を流してピストンを効率良く冷却できる高速、高出力の内燃機関用ピストンの冷却装置を提供することを目的とする。

【0006】

【課題を解決するための手段および作用効果】上記目的を達成するために、本発明に係わる内燃機関用ピストンの冷却装置の第1発明は、内燃機関用ピストンの頂部が凹んだ燃焼室の外側に環状の冷却空洞を形成し、この冷却空洞にクーリングノズルから噴出された冷却油を取り入れる冷却油導入部を備えた内燃機関用ピストンの冷却構造において、冷却空洞の冷却油導入部とクーリングノズルとの間で、かつ、ピストンの内部に冷却油用の通路を設けるとともに、この通路の途中のピストンの燃焼室裏面近傍にピストンの燃焼室裏面を冷却する穴を設けた構成としたものである。上記構成によれば、冷却空洞の冷却油導入部とクーリングノズルの間の距離が短くなつたので、冷却油の捕捉効率がアップし、冷却油量を低減することができる。ピストンの燃焼室裏面近傍から冷却油が噴射されるので、噴油がコンロッドやピンボスと干渉することなくピストンの燃焼室裏面を直接、確実に冷却することができる。また、一本の通路で冷却空洞冷却用と燃焼室裏面冷却用の噴油を流すことができるので、クーリングノズルを簡素化することができる。

【0007】第2発明は、内燃機関用ピストンの頂部が凹んだ燃焼室の外側に環状の冷却空洞を形成し、この冷却空洞にクーリングノズルから噴出された冷却油を取り入れる冷却油導入部を備えた内燃機関用ピストンの冷却構造において、冷却空洞の冷却油導入部とクーリングノズル(a)との間に冷却空洞冷却油用の通路を、冷却空洞の下部壁とクーリングノズル(b)との間にピストンの燃焼室裏面冷却油用の通路とを設けた構成としたものである。上記構成によれば、冷却空洞の冷却油導入部とクーリングノズル(a)の間、およびピストンの燃焼室裏面近傍とクーリングノズル(b)の間の距離が短くなつたので、冷却油の捕捉効率がアップし、冷却油量を低減することができる。ピストンの燃焼室裏面近傍から冷却油が噴射されるので、噴油がコンロッドやピンボスと干渉することなくピストンの燃焼室裏面を直接、確実に冷却することができる。

干涉することなくピストンの燃焼室裏面を直接、確実に冷却することができる。冷却空洞およびピストンの燃焼室裏面に別々に充分な冷却油を供給することができるのと、高速、高出力用のエンジンに好適に使用することができる。

【0008】第3発明は、第1発明あるいは第2発明の構成において、ピストンの下面視で、前記冷却空洞の冷却油導入部、および前記ピストンの燃焼室裏面冷却油用の通路の上端部を、ピストンのピン軸の長手方向の中心でピン軸に直交する線上近傍に位置させた構成としたものである。上記構成によれば、通路からの冷却油がピストンのピン軸の垂直方向から噴射されるので、ピストンの燃焼室裏面を更に効果的に冷却することができる。

【0009】第4発明は、第1発明、第2発明、あるいは第3発明のいずれかの構成において、前記冷却油の通路はガイドパイプまたは鉄物の通路とする構成としたものである。上記構成によれば、通路の強度が充分に確保できると共に、構造がシンプルで製作が容易である。

【0010】第5発明は、第4発明の構成において、ガイドパイプの一端は、冷却空洞の冷却油導入部の穴、あるいは冷却空洞の下部壁に設けられた受穴に挿入、あるいは圧入、あるいはねじ込み等の手段により支持されている構成としたものである。上記構成によれば、ガイドパイプの支持が確実で、しかも組立が容易である。

【0011】第6発明は、第1発明から第5発明のいずれかの構成において、前記冷却空洞はピストンのトップリングの内周側に位置する構成としたものである。上記構成によれば、熱負荷の最も厳しいトップリング部が冷却空洞内の冷却油により効果的に冷却されるので、このピストンは高速、高出力用のエンジンに好適に使用することができる。

【0012】

【発明の実施の形態】以下に、本発明に係わる内燃機関用ピストンの冷却装置の第1実施例を図1乃至図3により説明する。図1は内燃機関用ピストンの冷却装置の側面断面図であり、また、図2のA-A断面図である。図2は図1のX視図である。図3は図1のB-B断面図である。図1において、ピストン1の頭部2にはクーリングノズル60から噴射された噴油によりピストン1を冷却する冷却空洞10(以下、シェーカギャラリ10という)がトップリング溝5の内周側位置に形成されている。また、シェーカギャラリ10の上面壁10aは、トップリング溝5の上側溝壁より上方に位置して、ピストン1の上端面、ピストンの頂部が凹んだ燃焼室10b、およびトップリング溝5を十分に冷却している。このシェーカギャラリ10は、環状冷却通路12と、該環状冷却通路12にほぼT字状に直交して連通される取入口11と、該取入口11からほぼ180度離隔した位置で同じく前記環状冷却通路12とほぼT字状に直交して連通される吐出口13とにより構成されている。またピスト

ン1の内部で前記シェーカギャラリ10とピストンスカート3の下端部3aとの間に冷却油用の通路16のためのガイドパイプ15が設けられている。図2、図3に示すように、ガイドパイプ15の上部は、ピストン1のピン軸sの長手方向の中心pでピン軸sに直交する線上に位置するところで、シェーカギャラリ10の取入口11に挿入され、上端は吐出口15aとしてシェーカギャラリ10に開口されている。ガイドパイプ15の下部はフランジ15dを介してピストンスカート3の下端部3aにボルト17で締結され、ガイドパイプ15の下端はラッパ状に開口し、取入口15bを形成している。ガイドパイプ15は、コンロッド73と干渉しない位置に配置されている。この位置は、ピストン1のピン軸sの長手方向の中心線に対して約45度の近傍で、かつ、ピストン1の内周壁の近傍、あるいは接触して配置されている。ガイドパイプ15は、この位置から上方方向に所定の長さで垂直に設けられ、その位置より曲げられてピストン1のピン軸sの長手方向の中心pでピン軸sに直交する線上に位置するところに導かれている。また、図1、図3に示すように、ガイドパイプ15の上部には、シェーカギャラリ10の取入口11の下部で燃焼室裏面4の近傍に複数個の噴油孔15cが燃焼室裏面4を指向して穿孔されている。一方、図示しないシリンダーブロックの下端寄りには、冷却油供給手段としてのオイルポンプ61から圧送された冷却油を、図示しないシリンダーブロック内へ導くための冷却油供給通路62が形成され、該冷却油供給通路62に連通してクーリングノズル60が取着されている。このクーリングノズル60は前記ガイドパイプ15の取入口15bに指向されている。なお、クーリングノズル60はシェーカギャラリ10および燃焼室裏面4に適切な油量を噴射するよう流量設定されている。

【0013】次に、作動について説明する。図1において、エンジンのオイルポンプ61からの冷却油は、冷却油供給通路62を通りクーリングノズル60に圧送される。該クーリングノズル60からガイドパイプ15の取入口15bに噴射された冷却油は、ガイドパイプ15の通路16を上昇し、吐出口15aからシェーカギャラリ10へ入り、左右に分流して環状冷却通路12へ流入する。環状冷却通路12の壁を冷却した後に吐出口13から図示しないクランク室に放出される。同時に、ガイドパイプ15の通路16を上昇した冷却油は、ガイドパイプ15の上部に設けられた複数個の噴油孔15cから燃焼室裏面4へ向かって(図1、図2の矢印f方向)噴射され、燃焼室裏面4を冷却した後に図示しないクランク室に放出される。

【0014】このような第1実施例によれば、次の効果がある。

(1) シェーカギャラリ10の冷却油取入口11とクーリングノズル60の間の距離が短くなったので、冷却油

の捕捉効率がアップし、充分な流量を確保することができる、冷却油量を低減することができる。

(2) 冷却油がピストン1の燃焼室裏面4近傍で、かつ、ピストンのピン軸の垂直方向から噴射されるので、噴油がピストン1のコンロッドやピンボスに干渉することなく、ピストンの燃焼室裏面4を直接、確実に冷却することができる。

(3) 一本のガイドパイプ15でシェーカギャラリ10冷却用と燃焼室裏面4冷却用の噴油を流すことができる、クーリングノズル60を簡素化することができる。

(4) ガイドパイプ15の上部はシェーカギャラリ10の取入口11に挿入されているので、ガイドパイプ15の支持が確実で信頼性が高く、しかも組立が容易である。

(5) シェーカギャラリ10はピストン1のトップリング溝5の内周側に位置しているので、熱負荷の最も厳しいトップリング部および燃焼室リム部がシェーカギャラリ10内の冷却油により効果的に冷却されるので、このピストン1は高速、高出力用のエンジンに好適に使用することができる。

【0015】次に、本発明に係わる内燃機関用ピストンの冷却装置の第2実施例を図4により説明する。本実施例は、前記第1実施例におけるガイドパイプ15の代わりに、通路16Aをピストン1Aと一体的に鍛物で成形したものである。第2実施例の通路16Aは、第1実施例と同様に、ピストン1の下側ではコンロッド73と干渉しない位置に配置され、上方ではピストン1のピン軸sの長手方向の中心pでピン軸sに直交する線上に位置するところに導かれている。従って、通路16A以外は前記第1実施例と同一であり、説明は省略する。なお、鍛物の通路16Aの形状は、第1実施例と同様にしても良い。

【0016】このような第2実施例によれば、通路16Aがピストン1Aと一体的に成形されているため、通路16Aの構成がシンプルで信頼性が高い。

【0017】次に、本発明に係わる内燃機関用ピストンの冷却装置の第3実施例を図5乃至図7により説明する。先ず、図7により本実施例の要部について説明する。シェーカギャラリ30の冷却油取入口31とクーリングノズル60aの間にシェーカ冷却油用の通路36aのためのガイドパイプ35aと、ピストン21の燃焼室裏面24近傍とクーリングノズル60bの間にピストン21の燃焼室裏面24冷却油用の通路36bのためのガイドパイプ35bとを設けたものである。次に、詳細について説明する。図5において、ピストン21の頭部22にはクーリングノズル60aから噴射された噴油によりピストン21を冷却するシェーカギャラリ30がトップリング溝25の内周側位置に形成されている。このシェーカギャラリ30は環状冷却通路32と、該環状冷却

通路32にはほぼT字状に直交して連通される取入口31と、該取入口31からほぼ180度離隔した位置で、同じく前記環状冷却通路32とほぼT字状に直交して連通される吐出口33により構成されている。ピストン21の内部で、前記シェーカギャラリ30とピストンスカート23の下端部23aとの間にガイドパイプ35aが設けられている。ガイドパイプ35aの上部は、シェーカギャラリ30の冷却油取入口31に挿入され、上端は吐出口35cとしてシェーカギャラリ30に開口している。ガイドパイプ35aの下部は後述するガイドパイプ35bの下部と共に、フランジ35dを介してピストンスカート23の下端部23aにボルト37で締結され、ガイドパイプ35aの下端はラッパ状に開口し、取入口35eを形成している。更に、図7に示すように、ピストン21の内部で、シェーカギャラリ30の下部壁32aとピストンスカート23の下端部23aとの間にガイドパイプ35bが設けられている。図6、図7に示すように、ガイドパイプ35bの上部は、ピストン21のピン軸sの長手方向の中心pでピン軸sに直交する線上に位置するところで、シェーカギャラリ30の下部壁32aに設けられた受穴34に挿入され、この受穴34の下部で燃焼室裏面24の近傍に複数個の噴油孔35gが燃焼室裏面24を指向して穿孔されている。ガイドパイプ35bの下部は前述のガイドパイプ35aの下部と共に、フランジ35dを介してピストンスカート23の下端部23aにボルト37で締結され、ガイドパイプ35bの下端はラッパ状に開口し、取入口35fを形成している。一方、図5、図7に示すように、図示しないシリンダーブロックの下端寄りには、冷却油供給手段としてのオイルポンプ61から圧送された冷却油を、図示しないシリンダーブロック内へ導くための冷却油供給通路62が形成され、該冷却油供給通路62に連通してクーリングノズル60a、60bが取着されている。このクーリングノズル60a、60bはそれぞれ前記ガイドパイプ35a、35bの取入口35e、35fに指向している。なお、クーリングノズル60a、60bはそれぞれシェーカギャラリ30および燃焼室裏面24に適切な油量を噴射するように流量設定されている。

【0018】次に、作動について説明する。図5において、エンジンのオイルポンプ61からの冷却油は、冷却油供給通路62を通りクーリングノズル60a、60bに圧送される。先ず、クーリングノズル60aからガイドパイプ35aの取入口35eに噴射された噴油は、ガイドパイプ35aの通路36aを上昇し、吐出口35cからシェーカギャラリ30へ入り、左右に分流して環状冷却通路32へ流入する。環状冷却通路32の壁を冷却した後に、吐出口33から図示しないクランク室に放出される。また、図7において、クーリングノズル60bからガイドパイプ35bの取入口35fに噴射された噴油は、ガイドパイプ35bの通路36bを上昇し、ガイ

ドパイプ35bの上部に設けられた複数個の噴油孔35gから燃焼室裏面24へ向かって(図5、図6の矢印f方向)噴射され、燃焼室裏面24を冷却した後に、図示しないクランク室に放出される。

【0019】このような第3実施例によれば、次の効果がある。

(1) シェーカギャラリ30の冷却油取入口31とクーリングノズル60aとの間の距離、および燃焼室裏面24への噴油孔35gとクーリングノズル60bとの間の距離が短くなったので、冷却油の捕捉効率がアップし、充分な流量を確保することができるので、冷却油量を低減することができる。

(2) 冷却油がピストン21の燃焼室裏面24近傍で、かつ、ピストン21のピン軸の垂直方向から噴射されるので、噴油がピストン21のコンロッドやピンボスに干渉することなく、ピストンの燃焼室裏面24を直接、確実に冷却することができる。

(3) シェーカギャラリ30およびピストンの燃焼室裏面24に別々に充分な冷却油を供給することができるので、高速、高出力用のエンジンに好適に使用することができる。

(4) ガイドパイプ35aの上部はシェーカギャラリ30の取入口31に、またガイドパイプ35bの上部はシェーカギャラリ30の受穴34に挿入されているので、ガイドパイプ35a、35bの支持が確実で信頼性が高く、しかも組立が容易である。

(5) シェーカギャラリ30はピストン21のトップリング溝25の内周側に位置しているので、熱負荷の最も厳しいトップリング部および燃焼室リム部がシェーカギャラリ30内の冷却油により効果的に冷却されるので、このピストン21は高速、高出力用のエンジンに好適に使用することができる。

なお、上記第3実施例では、2本のガイドパイプを用いたが、両者共に鍛物の通路にしても良く、1本はガイドパイプ及び1本は鍛物の通路にして、制作および配置を容易にしても良い。

【図面の簡単な説明】

【図1】本発明に係わる内燃機関用ピストン冷却装置の第1実施例の側面断面図であり、また、図2のA-A断面図である。

【図2】同、図1のX視図である。

【図3】同、図1のB-B断面図である。

【図4】同、第2実施例の噴油の通路を示す図である。

【図5】同、第3実施例の図6のC-C断面図である。

【図6】同、図5のY視図である。

【図7】同、図5のD-D断面図である。

【図8】従来技術のピストンの冷却装置を示す図である。

【符号の説明】

1, 1A, 21 ピストン

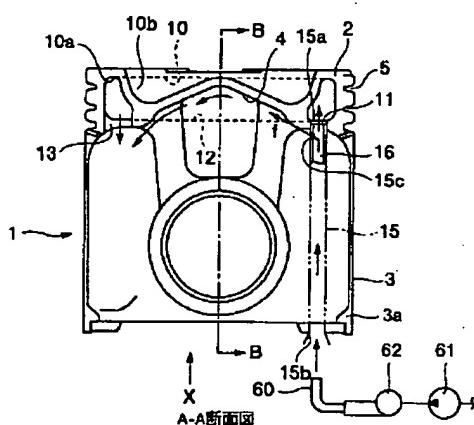
3, 23 ピストンスカート
 4, 24 燃焼室裏面
 10, 30 シェーカギャラリ
 11, 31 取入口
 13, 33 吐出口
 15, 35a, 35b ガイドパイプ

15c, 15g 噴油孔
 16, 16A, 16a, 16b 通路
 61 オイルポンプ
 62 通路
 60, 60a, 60b クーリングノズル

【図1】

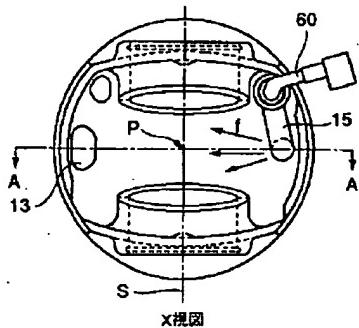
【図2】

第1実施例の側面断面図



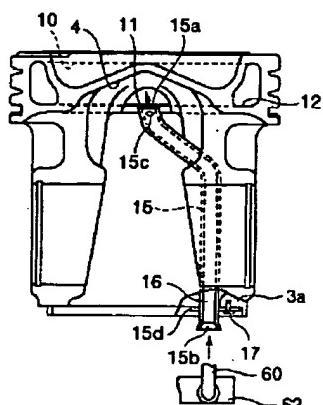
【図3】

図1のX視図

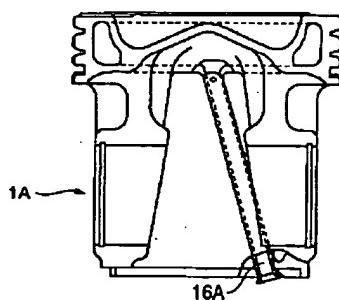


【図4】

図1のB-B断面図

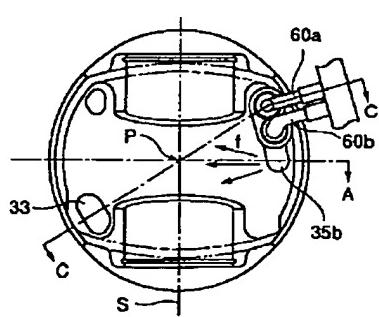


第2実施例の噴油の通路を示す図



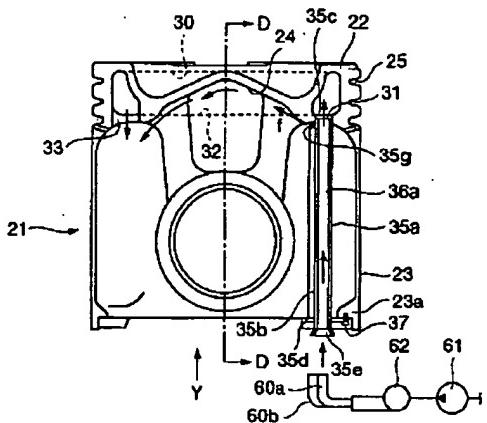
【図6】

図5のY視図



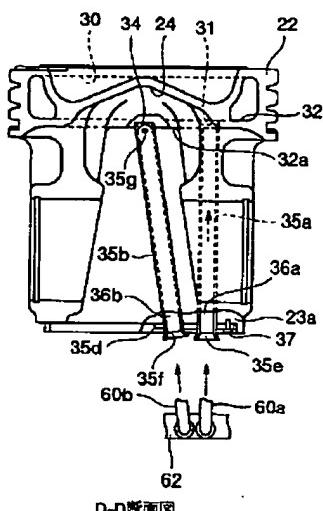
【図5】

第3実施例の図6のC-C断面図



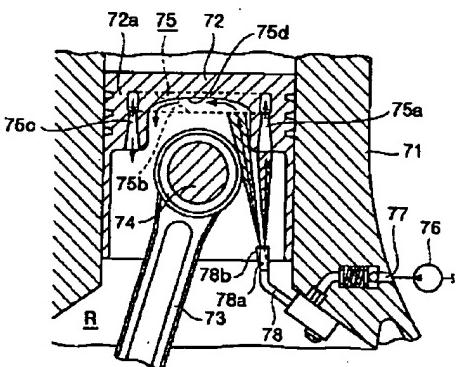
【図7】

図5のD-D断面図



【図8】

従来技術のピストンの冷却装置を示す図



フロントページの続き

(51)Int.Cl.6

F 16 J 1/09

識別記号

F I

F 16 J 1/09